Der Weltkrieg.

(Fortsetzung von Seite 1.)

St. Quentin, wurde nach heftigem Kampfe durch die Briten genommen, sagt der amtliche Bericht des Kriegsamtes. Die wichtigen Stellungen von Ascensions Farm und Grand Priel Farm östlich von Le Vergier wurden ebenfalls genommen, in der Richtung von Vimy nahmen die Briten die Station von Vimy, La Chaudiere und deutsche Gräben zwischen Gwenchy en Gohelle und Angres. Auch nördlich der Bapaume-Cambrai Straße wurden Fortschritte gemacht. Unter den Geschützen befanden sich auch vier achtzöllige Haubitzen.

Amsterdam, 14. April. — Deutsche Korrespondenten an der russisch-schwedischen Grenze berichten, daß die russische provisorische Regierung beabsichtige, den Namen der russischen Hauptstadt wieder in St. Petersburg umzuändern, da der Name „Petrograd" jedem Russen die traurigste Periode in der Geschichte Rußlands ins Gedächtnis zurückrufe.

London, 14. April. — Die ersten Schätzungen der canadisch. Verluste im Laufe dieser Woche müssen sehr stark abgeändert werden. Die Gesamtverluste dieser Woche von Montag bis Freitag werden sich auf ein wenig mehr als die Gesamtverluste der Canadier in den zehnmonatlichen Kämpfen von 1915 (ca. 12,000) belaufen. Ein großer Teil der Verwundeten ist noch im Stande zu gehen.

Berlin, 14. April. — Der heutige amtliche Bericht sagt, daß wiederholte starke britische Angriffe von der Scarpe bis Bullecourt unter schweren Verlusten mißlangen. Artilleriegefechte der Aisne entlang und in der westlichen Champagne dauerten mit unverminderter Heftigkeit fort.

Washington, 15. April. — Ohne eine gegenteilige Stimme, wurde heute Abend unter lautem Beifall der Mitglieder und der Zuhörer auf den Gallerien die Vorlage im Hause angenommen, welche eine Anleihe von $7,000,000,000 genehmigt. 389 Stimmen wurden für dieselbe abgegeben. Die Vorlage wird am Montag dem Senat übergeben werden.

London, 15. April. — Pöbelhaufen in Buenos Aires, welche Krieg mit Deutschland verlangten, griffen das Büro einer deutschen Zeitung daselbst an, und feuerten auf die deutsche Gesandtschaft und auf das deutsche Konsulat, sagt der Korrespondent des Exchange Telegraph. Die Polizei dämpfte den Aufruhr, wobei mehrere Personen verletzt wurden.

London, 15. April. — 1500 gefallene Deutsche lagen vor der britischen Front nach dem heute früh abgeschlagenen erfolglosen deutschen Angriff entlang der sechs Meilen langen Front an der Bapaume-Cambrai Straße, sagt der amtliche Bericht des Feldmarschalls Haig. Die Briten gewannen weiteren Boden in ihrem Vorgang gegen St. Quentin und Lens.

Petersburg, 15. April. — General Michael Alexieff ist definitiv zum Generallissimus der russischen Armeen ernannt worden. Vor einigen Wochen wurde er zum stellvertretenden Generallissimus erhoben.

San Francisco, 15. April. — Die japanische Admiralität verneint, daß sich ein deutsches Tauchboot im pazifischen Ozean befinde, wie ein Kabelgramm an eine hiesige japanische Zeitung meldet.

Letzte Kriegsnachrichten.

Paris, 16. April. — Das Kriegsamt berichtet, daß die Franzosen im Elsaß an mehreren Punkten letzte Nacht in die zweite deutsche Linie eingedrungen sind. Zahlreiche deutsche Tote lagen in den genommenen Gräben, welche durch das französische Feuer zerschmettert worden waren. Die Franzosen brachten Gefangene und Beute mit zurück. Weitere Fortschritte wurden südlich der Oise gemacht. Schwere Artilleriekämpfe fanden während der Nacht in Elsaß-Lothringen, in der Champagne, südlich der Oise, und besonders zwischen Soissons und Reims statt.

London, 16. April. — Obwohl britische Patrouillen bis in die Straßen von Lens eingedrungen waren, hat Gen. Haig die Einnahme von Lens und St. Quentin noch nicht amtlich gemeldet.

London, 16. April. — Ein canadisches Bataillon, welches in Winnipeg rekrutiert worden war, verlor bei Vimy alle seine Offiziere, wie ein Verwundeter sagt, der hier eingetroffen ist.

Ottawa, 16. April. — Die Regierung hat Weizen, Weizenmehl und Semolina auf die freie Zollliste gesetzt, um so den amerikanischen Markt für canadischen Weizen zu öffnen. Die so lange ersehnte „Reciprocity" ist also Tatsache geworden.

Winnipeg, 16. April. — Weizen stieg heute hier auf nahezu $2.30 pro Bushel, und Mehl machte einen Sprung von 50 Cents per Faß. Mehl ist jetzt en Gros $5.75 per Sack wert, oder 45 Cents mehr, als bei Ausbruch des Krieges ein ganzes Faß kostete.

Ottawa, 16. April. — England hat jetzt auch die Einfuhr von Schuhen, Stiefeln, Kannenobst, und Maschinerie für Farmen und Milchwirtschaften verboten.

Rio Janeiro, 16. April. — Die Marinebehörden ergreifen Besitz von allen deutschen Handelsschiffen, die in brasilianischen Häfen liegen.

Cichorie,

eine Pflanze welche in Saskatchewan recht gut gedeiht, wird zum Gebrauche als Ersatz für Kaffee auf folgende Weise zubereitet:

Nach dem Ausgraben im Herbst muß man sie schön sauber waschen und beiseitelegen daß sie gut abtrocknen. Hierauf wird die Cichorie in ziemlich gleichmäßig große Würfel geschnitten und getrocknet; früh im Herbst kann dies auf einem Tisch in der Sonne geschehen. Die Würfel werden ziemlich dünn ausgebreitet, und hin und wieder umgerührt, damit sie gut trocknen. Wenn es feuchtes und ungeeignetes Wetter gibt, trocknet man sie im Backofen, indem man sie ungefähr zwei Finger dick in eine Backpfanne legt und öfters umrührt, die Backofentüre aber auflässt. Sind sie gut trocken und hart, so macht man die Backofentür zu und läßt sie schön gelbbraun werden. Aber oft nachsehen! Sind die Würfel schön dunkelgelb, dann bringt man sie schnell in ein anderes Gefäß, sonst verbrennen sie noch. Sind sie abgekühlt, dann kann man sie mittels der Kaffeemühle mahlen — dazu haben die Jungens Zeit, wenn es draußen stürmt. Nachdem sie gemahlen sind, gießt man sie in einen Gallonentopf und bewahrt sie an einem trockenen Ort auf. So zubereitet ist die Cichorie, mit Kaffee gemischt oder auch allein, sehr wohlschmeckend. Je älter sie ist, desto wohlschmeckender wird sie. Ich bin schon 40 Jahre in Amerika, aber ich war noch niemals ohne Cichorie.

Oysterplant (Schwarzwurzel)

ist eine Pflanze welche gleichfalls in Saskatchewan gut gedeiht und deren Wurzeln sogar über Winter bis zum Frühjahr im Boden bleiben können; dann aber gleich zum Gebrauche ausgegraben werden müssen, da sie sonst weich werden.

Will man die Schwarzwurzeln recht hübsch weiß haben, so muß man sie sofort nach dem Schälen in Essigwasser werfen, dem man etwas Mehl beisetzt. Sie werden in Fleischbrühe weich gekocht. Inzwischen reibt man Parmesankäse oder hart gewordenen Schweizerkäse, nimmt die Schwarzwurzeln aus der Fleischbrühe, streut den geriebenen Käse, etwas weißen, klaren Pfeffer darüber, schwenkt auch ein Stück guter Butter bis zum Zergehen darüber und richtet dann die Schwarzwurzel gleich an.

Starken Bindfaden,

der außerordentlich haltbar ist gewinnt man, indem man ein gutes Teil Alaun in Wasser auflöst und den Bindfaden in diese Auflösung legt. Nachher getrocknet ist er unzerreißbar.

Geschwärztes Ofenglas (Mica)

reinigt man, indem man es herausnimmt und mit Essig wäscht. Wenn das schwarze nicht gleich abgeht, so läßt man das „Glas" erst etwas weichen.

Von der zweiten Fahrt der „Möwe".

Ueber die zweite Fahrt der „Möwe" hörte man anfangs nur die märchenhaftesten Erzählungen. Der erste authentische Bericht über die zweite Fahrt dieses deutschen Schreckensschiffes — wenigstens bis zur Abfahrt der „Yarrowdale" nach Deutschland — ist in der Kopenhagener Zeitung „Politiken" veröffentlicht worden. Der norwegische Kapitän A. Anderson, dessen Schiff im Dezember 1916 von der „Möwe" aufgebracht und der mit der „Yarrowdale" nach Deutschland gesandt wurde, erstattet über seine Erlebnisse folgenden Bericht:

Mein Schiff „Halljörg" war am 23. November von New York mit der Bestimmung nach Frankreich abgefahren; das Wetter war klar, die See ruhig, und alles ging deshalb bis zum 4. Dezember nach Wunsch. An diesem Tage gelangten wir wir auf 20 Grad westlicher Länge und dachten selbstverständlich nicht, daß die nächsten Stunden uns eine sehr peinliche Ueberraschung bescheren würden. Ich saß drunten in der Messe und speiste zu Mittag, als von der Brücke gemeldet wurde, daß ein Dampfer in Sicht sei, was ja an sich weiter nichts Besonderes war; als ich jedoch hinaufkam, sah ich zu meiner Verwunderung, daß der Dampfer zuerst mit Kurs von Norden nach Süden lief, dann jedoch den Kurs mehrfach änderte, schließlich einen großen Bogen um uns beschrieb und dann geradewegs auf uns zuhielt. Ich suchte ihm durch ein eiliges Steuermanöver aus dem Wege zu gehen, er aber drehte uns plötzlich die Breitseite zu, und hißte im gleichen Augenblick das Signal: „Stoppen Sie sofort!" Gleich darauf ging auch die deutsche Kriegsflagge hoch, die Bordverkleidung verschwand, und wir gewahrten zu unserem Schrecken, daß wir anstatt eines friedlichen Handelsdampfers ein modernes deutsches Kriegsschiff vor uns hatten, das die Mündungen seiner Geschütze auf uns gerichtet hielt. Wenn noch irgend ein Zweifel möglich gewesen wäre, so hätten die vier Torpedoausschußrohre und die außer den anderen Geschützen am Bug, am Heck und auf dem Mitteldeck aufgestellten 16 Zoll-Kanonen ihn sehr bald beseitigen müssen.

Der deutsche Kreuzer setzte alsbald zwei Boote aus, die mit 2 Offizieren, 30 Mann und einem Signalgast bemannt waren; sie waren samt und sonders bis an die Zähne bewaffnet und brachten auch gleich einige Bomben mit, die für unser Schiff bestimmt waren. Die Offiziere und einige Mann gingen mit mir in den Salon hinunter und verlangten die Papiere zu sehen, aus denen hervorging, daß das Schiff mit Stückgut nach Bordeaux bestimmt war, während die Offiziere behaupteten, daß sich Bannware an Bord befinde, und daß das Schiff deshalb versenkt werden müsse. Ich gab schließlich zu, daß ein Drittel der Ladung in der Tat aus Bannware bestehe, daß es jedoch gegen alle Uebung sei, aus einem solchen Grunde ein Schiff zu versenken. Daraufhin schritten die Offiziere zu einer näheren Untersuchung der Ladung, und als sie entdeckten, daß ich Zink und Messing an Bord hatte, schickten sie den Signalgast auf die Kommandobrücke und holten vom Kreuzer gegenüber Instruktionen ein, die da lauteten: „Das Schiff wird versenkt!"

Die Offiziere fragten, ob wir noch etwas von unserem persönlichen Eigentum mitnehmen möchten; dann müßten wir uns allerdings beeilen. Inzwischen wurden im Maschinenraum schon die Bomben gelegt. Es glückte mir jedoch noch, die Schiffspapiere und zwei Säcke mit 500 Konservenbüchsen auf den Hilfskreuzer hinüberzunehmen.

Als ich an Bord des Kreuzers kam, legte ich bei dessen Kapitän gegen die Versenkung des „Halljörg" Protest ein. In fand den Kapitän in seiner Kabine, und während ich mit ihm sprach, wurde ich unwillkürlich auf die an der Wand hängende Abbildung eines Schiffes und eines Schiffsdurchschnitts aufmerksam; über beiden stand „S. M. S. Punme".

„Das Bild scheint Sie ja lebhaft zu interessieren," sagte der Kapitän, dem mein Blick nicht entgangen war, „ich mache Sie deshalb von vornherein darauf aufmerksam, daß Sie sich nicht etwa an Bord des Schiffes befinden . . ."

Mehr sagte er darüber nicht.

Ich fragte sodann, ob es mir erlaubt sei, die Versenkung meines Schiffes zu photographieren, was mir gestattet wurde. Als es so weit war, ließ mich der Kapitän rufen und sagte mir, mit der Uhr in der Hand:

„In zwei Minuten erfolgt eine Explosion im Maschinenraum."

Und in der Tat — nach genau zwei Minuten gab es einen furchtbaren Knall und gewaltige Maschinenteile wurden durch das Deck hindurch wie ein Spielzeug in die Luft geschleudert.

„Nach genau drei Minuten wird das Achterschiff folgen!" sagte der Kapitän, „und dann erst kommt das Vorderschiff." Und so geschah es auch. Es war punkt 3 Uhr 45 Minuten, auf 49 Grad nördlicher Breite und 26 Grad westlicher Länge, als ich mein Schiff zum letzten Male sah . . .

In den unteren Räumen des Kreuzers fanden wir 93 Mann von dem englischen Dampfer „Voltaire" aus Liverpool vor, der am Tage vorher versenkt worden war; am übernächsten Tage kamen überdies von einem mit Fisch nach Gibraltar fahrenden Neufundland-Schoner noch 6 Mann hinzu . . . Am Abend desselben Tages kam der der Canadian Pacific Railway gehörige Dampfer „Mount Temple" in Sicht, der gegen 750 Pferde, eine große Hundeherde und über 5000 Tonnen Stückgut an Bord hatte. Der Dampfer wurde wie jeder andere versenkt.

Am 8. Dezember gab es schon wieder eine neue Begegnung: diesmal war es der von London stammende Dampfer „King George", der außer einer Ladung Stückgut auch noch 750 Tonnen Pulver an Bord führte. — Auf Bord des deutschen Kreuzers schien man es sich eine ganze Weile zu überlegen, was mit dem Engländer anzufangen sei; dann aber wurden langsam und sehr vorsichtig die Seeventile geöffnet und nach rund 8 Stunden war der Dampfer von der Meeresfläche verschwunden. Die Berechnungen der Deutschen waren auch in diesem Fall sehr richtig, denn hätten sie dem Dampfer ein Torpedo geschickt oder Bomben in ihn gelegt, wäre alles im Umkreise von vielen Meilen — und darunter auch das deutsche Schiff selbst — durch die Explosion der riesigen Pulverladung zerstört worden.

Am 9. Dezember wurde der in Liverpool beheimatete Dampfer „Cambrian Range" versenkt, der mit Stückgut und 38 Mann Besatzung von Baltimore nach Liverpool unterwegs war. Am nächstfolgenden Tage bereits kam der der White Star Line gehörige „Georgic" in Sicht, der außer 7000 Tonnen Stückgut gegen 1200 Pferde geladen hatte. Der deutsche Kreuzer feuerte vier scharfe Schüsse ab, bevor der englische Dampfer, der sich auf der Fahrt von Philadelphia nach Brest befand, endlich abstoppte. An Bord des Engländers schien eine unbegreifliche Panik ausgebrochen zu sein, denn gegen 50 Mann, die anscheinend geschlafen hatten, eilten wie besessen auf Deck und stürzten sich im bloßen Hemd ins Meer; dabei hatte ihnen bis dahin niemand auch nur das Geringste getan. Es stellte sich in der Folge heraus, daß das Schiff in der Hauptsache Baumwolle geladen hatte; es sank deshalb, trotz der Oeffnung der Ventile, sehr langsam und bekam nach Verlauf von 5 Stunden ein Torpedo zugesandt.

Am 11. Dezember tauchte endlich der englische Dampfer „Yarrowdale" auf, der mit Stückgut auf der Fahrt von Philadelphia nach Havre begriffen war und gewiß nicht ahnte, welches Schicksal seiner mitten im Atlantischen Ozean wartete. Inzwischen hatten sich auf dem deutschen Kreuzer von den in der Zwischenzeit versenkten Schiffen gegen 500 Mann angesammelt; dieser Belastung wollte sich der Kreuzer gern entledigen, und er folgte deshalb zwei Tage lang dem „Yarrowdale", der sich der Verfolgung vergeblich zu entziehen versuchte.

Das Wetter war vorerst außerordentlich ungünstig, als es sich jedoch langsam gebessert hatte, schickte der deutsche Kapitän 20 Mann zum „Yarrowdale" hinüber und zwang das Schiff, sich dem Kurs des deutschen Kreuzers anzuschließen. — Nach einigen Tagen tauchte dann der Kohlendampfer „Saint Theodore" aus London auf, der der dritte im Bunde wurde, selbstverständlich nachdem er eine entsprechende Prisenbesatzung hatte . . .

Die Norweger wurden sodann zusammen mit einer Anzahl anderer Seeleute an Bord des „Yarrowdale" geschafft, den Leutnant z. S. Badewitz bekanntlich am Sylvestertage in Swinemünde einbrachte. Ueber den Aufenthalt an Bord des aufgebrachten Schiffes und dessen Führer äußert sich der Norweger folgendermaßen:

„Einen so merkwürdigen Menschen wie den Führer dieses Schiffes habe ich meiner Lebtag nicht gesehen, und ich wundere mich heute noch, wie er überhaupt zu leben vermochte. Er schlief überhaupt niemals. Von dem Tage an, an welchem er das Kommando übernahm, bis zu dem Augenblicke, da wir das Schiff in Swinemünde verließen, blieb er hartnäckig an Deck, und das einzige, was er sich an Ruhe gönnte, war, daß er ab und zu für einige Augenblicke in seinem Lehnstuhl einnickte. Dieser Mann, aus dem eine rücksichtslose Energie sprach, schien wirklich nicht kleinzukriegen zu sein . . .

Am 31. Dezember lief „Yarrowdale", von allen Seiten auf das freudigste beglückwünscht, in Swinemünde ein; wir wurden jedoch erst dort, dann aber in Neustrelitz untergebracht und konnten erst am 27. Januar nach Erledigung von mannigfachen Formalitäten in die Heimat zurückkehren."

Zu verkaufen!

Anteil an einem Ladengeschäft (General Store)

eines der besten Geschäfte in der St. Peters Kolonie. Leichte Bedingungen für den rechten Mann.

Näheres zu erfragen durch den St. Peters Bote, Münster, Sask.

Kennen Sie ein Traktor-Angebot das diesem gleicht?

Einen BIG BULL TRACTOR zu $745.00

Der BIG BULL ist der ausprobiert beste Traktor der jetzt in West Canada gebraucht wird. Leicht und doch kräftig, einfach und solid konstruiert, einfach zu handhaben und sparsam im Betrieb, machen den BIG BULL geeignet für Ihre Farm, welche Größe sie auch haben mag. Er besorgt alle Ihre Pflugarbeiten, das Säen, Eggen, hilft beim Wegebauen, zieht die Mähmaschine und den Binder, besorgt allen gewöhnlichen Kraftbetrieb und treibt einen 20" Separator mit voller Ausrüstung, und dieses alles mit einer großen Ersparnis von Zeit, Arbeit und Kosten.

Der Big Bull hat mancherlei Spezial-Eigenschaften

welche ihn weit über andere leichte Traktors stellen in Leistungsfähigkeit und Wert. Darunter sind:

Das Bull-Rad läuft in der Furche. Seine Zacken lockern den Untergrund und brechen ihn auf bis zu 3—4 Zoll unter der Pflugtiefe. Dies ist eine außerordentliche und äußerst wertvolle Eigenschaft des Big Bull.

Das Patent Steuerungsrad, das in der Furche in Linie läuft mit dem Bull Rad, macht den Traktor absolut und automatisch selbstlenkbar.

Patent Levelling-Vorrichtung, anzuwenden bei Seitenhügeln oder tiefen Furchen.

Brennt sowohl Gasoline wie Kerosene. Der Big Bull ist ausgestattet mit einer Vorrichtung zum Kerosene-Brennen, wodurch er gleichmäßig leistungsfähig ist sowohl mit Gasoline wie Kerosene.

Der Big Bull hat direkten Antrieb mit nur vier gears. Alle komplizierte Transmission und compensating gears wurden ganz vermieden.

Der Big Bull hat eine Geschwindigkeit von 2½—3 Meilen die Stunde beim Pflügen.

Unser Angebot von $745.00

ist nur gegen Barzahlung und nur für eine begrenzte Anzahl von Maschinen. Vor kurzer Zeit offerierten wir 25 Stück 1916-Big-Bulls für sofortigen Verkauf zu diesem Spezial-Preis, in der Absicht dadurch Raum zu schaffen für neue Maschinen. Es sind nur noch einige übrig. Wir offerieren diese zu denselben Bedingungen wie früher.

$745.00 f. o. b. Winnipeg **gegen Barzahlung.** ($100.00 mit der Bestellung, der Rest des Kaufpreises ist zu bezahlen beim Empfang der Maschine.)

$850.00 f. o. b. Winnipeg **auf Ratenzahlung.** ($100.00 mit Bestellung, $300 bei Empfang, der Rest in approved notes, fällig 1. Nov. 1917, zu 8% Zinsen.)

($25.00 weniger in beiden Fällen, wenn Einrichtung zum Kerosine-Brennen nicht gewünscht wird.)

Erwarten Sie eine große Ernte und eine gute Ernte dieses Jahr? Schaffen Sie sich einen Big Bull an. Schicken Sie Ihre Bestellung heute noch oder schreiben Sie sofort an uns um weitere Auskunft.

BULL TRACTOR COMPANY OF CANADA, LTD., Dept. P., WINNIPEG, Man.